

## **Communiqué de presse de l'ASBL Bruxelles Air Libre Brussel** **du 11 décembre 2020**

### **« Encore une victoire juridique »**

L'ordonnance de la Chambre des référés du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles suite à la cessation lancée en février 2020 par la région bruxelloise, les communes et notre ASBL a été rendue le 9 décembre.

Pour rappel cette cessation demandait l'exécution d'une nouvelle étude d'incidence sous la supervision d'un expert judiciaire, la prolongation de la durée des mesures d'aménagement prévues en 2019 et l'augmentation des astreintes payées par l'Etat.

En substance, cette ordonnance décide ce qui suit :

#### **1. L'étude réalisée par ENVISA**

Après avoir rappelé que l'État belge n'était pas tenu de réaliser une mesure d'expertise, la juge a estimé que cette **étude ne répondait pas au dispositif du jugement du 1<sup>er</sup> février 2019**. Elle reconnaît également l'importance et la nécessité d'établir une cartographie du bruit.

Cependant, elle considère qu'il n'est pas démontré que la méthode utilisée par ENVISA serait incorrecte, ni que le bureau manquerait d'indépendance. Elle juge par ailleurs qu'ENVISA expose à suffisance des mesures alternatives choisies par des pays tiers, sans toutefois en tirer des conclusions concrètes. L'étude ne permet donc pas de comprendre en quoi ces méthodes alternatives pourraient être utilisées à Zaventem et auraient une plus-value en termes de réduction des nuisances sonores.

Pour ces raisons, le tribunal maintient ENVISA comme bureau d'études tout en lui demandant une révision des deux chapitres de son étude. En d'autres termes, la demande de désignation d'un expert judiciaire n'a pas été retenue en dépit des lacunes que comporte ladite étude. Selon la juge, la solution retenue présente de surcroît l'avantage de ne pas retarder la finalisation de l'étude.

ENVISA doit donc effectuer une nouvelle étude.

**L'État belge est tenu de communiquer cette nouvelle étude pour au plus tard le 1<sup>er</sup> juin 2022.**

#### **2. Violation manifeste de la législation relative à la protection de l'environnement**

Dans un premier temps, la juge constate que la RBC et les parties intervenantes n'ont pas déposé de note actualisée classant par degré d'intensité les infractions commises par l'État belge. Rien ne lui aurait permis donc d'avoir une vision globale de la situation. La cartographie du bruit réalisée par Bruxelles-Environnement ne serait pas suffisamment éclairante dès lors qu'elle reprend l'ensemble des routes indistinctement.

En parallèle, elle observe que l'État belge n'a, depuis le dernier jugement, entrepris aucune mesure pour gérer les problèmes de nuisances sonores. En outre, le nombre d'infractions constatées sont en augmentation et affecte de façon conséquente un nombre important de riverains. Par conséquent, **la violation de la législation relative à la protection de l'environnement, dont l'Arrêté Bruit, est manifeste.**

### 3. L'impossibilité d'exécuter les interdictions principales

La juge fait droit à notre demande de prolongation de la durée des mesures d'aménagement de la situation d'attente prévues par le jugement du 1<sup>er</sup> février 2019.

Elle rejette l'argument de l'État belge selon lequel mêmes les avions les plus silencieux ne pourraient pas se conformer aux seuils fixés par l'Arrêté Bruit considérant que le moyen n'est pas suffisamment étayé. L'État belge ne démontre pas non plus que des solutions auraient été envisagées pour réduire l'impact des nuisances sonores. En outre, contrairement à ce que soutient l'État belge, les instructions qu'il donne à Skeyes ont bien une valeur impérative et donc, sont en lien direct avec les infractions constatées. **Par conséquent, il est exigé de l'État belge de faire d'avantage d'effort et de faire diligence**

### 4. Les astreintes

Les astreintes précédemment prononcées pour une période de 18 mois sont maintenues comme nous l'avions demandé. Le plafond est de 5.000.000 euros par route pour 24 mois.

### 4. Autres points

Les interdictions d'augmenter les infractions entre 23h et 7h (par rapport aux chiffres de 2017 mois par mois) sur les routes du Canal et du Ring (pour les décollages) et sur les atterrissages en piste 01 sont maintenues pour une période de 24 mois à dater de la signification du jugement.

Nous nous réjouissons que la juge ait retenu favorablement nos arguments et nous ait donné raison sur la majorité des points évoqués.

Nous espérons aussi que dans la version future de l'étude d'incidence, des solutions alternatives concrètes seront proposées et que le gouvernement fédéral prendra enfin des décisions pour faire avancer ce dossier. La crise sanitaire et la diminution provisoire du trafic aérien ne doivent pas masquer le fait que l'aéroport et ses actionnaires privés ont plus que jamais l'intention de développer cet aéroport au mépris non seulement de la santé des riverains mais de la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le cadre des accords de Paris.

**BRUXELLES AIR LIBRE BRUXELLES**